



LOI MOBILITÉS

UNE NOUVELLE POLITIQUE DE MOBILITÉ
POUR AMÉLIORER LE QUOTIDIEN

Construire une nouvelle vision de la mobilité



Un processus inédit d'écoute et de concertation



3 mois

Lancées en septembre 2017 par Elisabeth Borne, les assises de la mobilité ont duré 3 mois



6 thèmes

Les consultations ont été organisées autour de 6 thèmes : plus propre, plus connectée, plus solidaire, plus intermodale, plus sûre, plus soutenable



400
réunions

400 réunions publiques ont été organisées pour que les citoyens puissent proposer des idées et des initiatives parallèlement à une plateforme internet permettant d'accueillir largement les contributions



3000
participants

Près de 3000 participants ont élaboré des propositions avec 600 experts pour un total de 30 000 contributions



26 nov. 2018 : dépôt du projet de loi

1ère lecture

2 avr. 2019 : adoption par le Sénat

18 juin. 2019 : adoption par l'Assemblée nationale

10 juillet 2019 : commission mixte paritaire

2e lecture

17 sept. 2019 : adoption par l'Assemblée nationale

5 nov. 2019 : rejet par le Sénat

19 nov. 2019 : adoption définitive par l'Assemblée nationale

20 déc. 2019 : décision du Conseil constitutionnel

24 déc. 2019 : promulgation de la loi





Pourquoi une loi d'orientation des mobilités ?



80 % du territoire non couvert par une autorité effective en matière de mobilité.
25 % des français ont déjà refusé une offre d'emploi ou renoncé à postuler
faute de solution de mobilité



Le transport est responsable de 30% des émissions de CO₂.
Nécessité de provoquer un inflexion de la courbe d'émission et d'accompagner
la transition énergétique du secteur



Opportunité de créer un environnement favorable aux nouvelles mobilités pour
diminuer l'autosolisme en rendant les modes actifs et partagés plus attractifs

Une ambition : améliorer concrètement la mobilité au quotidien



TITRE 1 **Investir davantage dans les infrastructures**
qui améliorent les mobilités du quotidien



TITRE 2 **Apporter à tous et partout des solutions alternatives**
à l'usage individuel de la voiture



TITRE 3 **Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité**
au service de tous



TITRE 4 **Réduire l'empreinte environnementale des transports**

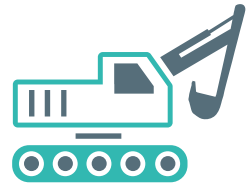


TITRE 5 **Adapter la régulation du transport**
(sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)

Construire une vision long-terme pour la construction des infrastructures



Les collectivités locales et les gouvernements successifs ont successivement décidé la construction d'infrastructures importantes sans les financer



Les infrastructures existantes (particulièrement les routes non concédées et le réseau ferré) vieillissent avec un risque important de dégradation irréversible si rien n'est fait



Un sous-investissement dans les infrastructures nécessaires au déplacement du quotidien au profit de grands projets d'envergure



Une programmation
des infrastructures
au service des
transports du
quotidien



- **Augmentation de 40% des investissements** dans les transports sur les cinq prochaines années
- **5 programmes d'investissements prioritaires**, au service de la mobilité du quotidien
 - Entretien des réseaux existants
 - Désaturation des grands nœuds ferroviaires
 - Désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux
 - Développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives
 - Renforcement de l'efficacité du report modal dans le transport de marchandises



Investir davantage
dans les
infrastructures
qui améliorent les
mobilités du
quotidien



- **Nouveaux contributeurs** au financement de la politique multimodale des transports
 - contribution du secteur aérien au financement de l'AFITF (éco contribution et Affectation du surplus de la taxe de solidarité (« Taxe Chirac »))
- Pérennisation du **Conseil d'Orientation des Infrastructures** (COI)
 - Poursuivre l'éclairage des choix de programmations par des représentants des parties prenantes
- Rendus comptes réguliers de la réalisation de la trajectoire
- Possibilité de **sociétés de projets locales** (type SGP)
 - Pour la mise en œuvre ou l'accélération des plus grands projets
 - Créées par ordonnances

Une ambition : améliorer concrètement la mobilité au quotidien



TITRE 1 Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les mobilités du quotidien



TITRE 2 **Apporter à tous et partout des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture**



TITRE 3 Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité au service de tous



TITRE 4 Réduire l'empreinte environnementale des transports



TITRE 5 Adapter la régulation du transport (sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)



Résoudre les inégalités sociales & territoriales



Aujourd'hui, ~80% du territoire français représentant 19 millions de personnes n'est pas couvert par une autorité de proximité assurant la mise en place effective de solutions de mobilité



Un français sur trois a le sentiment "d'être un peu loin de tout"¹, un problème croissant alors que la population augmente dans les zones périurbaines



Une personne sur cinq avec handicap a besoin de l'aide d'une personne pour se déplacer. Le handicap réduit d'un tiers la mobilité d'une personne²



Les objectifs



Offrir des **solutions de mobilités diversifiées** pour répondre aux besoins des habitants

Doter **tous les territoires** d'une autorité publique en charge de construire ces solutions

Co-construire ces solutions localement, en les adaptant au contexte territorial

Renforcer la **coopération des acteurs publics** de la mobilité pour assurer une réponse à l'échelle du bassin de mobilité quotidien des habitants

Répondre aux enjeux des **déplacements Domicile-Travail**

Apporter une réponse aux besoins de mobilité des **publics les plus fragiles**



Les principes



Consacrer le rôle des collectivités locales dans la mise en place des solutions de mobilités

Faire confiance aux territoires pour s'organiser localement

Donner de la souplesse aux territoires pour s'organiser selon le contexte et les enjeux

Conforter le couple Région & intercommunalités



Rôle de l'AOM :
mettre en place des
solutions de mobilité
adaptées aux
territoires

- L'**autorité organisatrice de la mobilité** (AOM) est en charge de construire des solutions de mobilité
 - Elle définit la politique de mobilité par exemple via un plan de mobilité
 - Elle anime les acteurs locaux pour l'élaborer, notamment via le comité des partenaires
- Elle organise des **services de mobilité adaptés au territoire**
 - Ces services peuvent être des transports réguliers (urbains ou non urbains), du transport à la demande, du transport scolaire, des services de location de vélos / d'autopartage, des services de mobilité solidaire
 - Il n'y a pas d'obligation de mettre en place un transport collectif
- Elle intervient également en **incitation/régulation**
 - Elle peut concourir au développement du vélo, des mobilités partagées, des services de mobilité solidaire : financer des infrastructures cyclables, mettre en place des plateformes de covoiturage, inciter à covoiturer
 - Elle peut verser des aides personnelles pour les plus vulnérables



Plan de mobilité



- L'AOM planifie la mobilité, notamment via un **plan de mobilité**
- pour les plus grandes AOM (dont le ressort territorial recoupe une agglomération >100 000 hab) :
 - Plan de mobilité obligatoire (PDU renforcé et volet circulation/stationnement rendu plus opérationnel)
 - Exonération des communautés de communes et des Régions
- Pour les autres collectivités :
 - Plan de mobilité simplifié, facultatif



100% du territoire
couvert par une
AOM



■ Aujourd'hui

- Les communautés d'agglomération,
- les communautés urbaines,
- les métropoles, la métropole de Lyon

sont AOM et exercent leur compétence par la mise en place de transports collectifs

■ La LOM leur permet d'étoffer leurs interventions

- (+ métropoles et CU peuvent financer un surcroît de desserte ferroviaire et des services en gares)



100% du territoire
couvert par une
AOM



- **Aujourd'hui**, sur le territoire des communautés de communes
 - les communes disposent de la compétence d'AOM
 - mais elles l'exercent peu y compris par transfert au niveau intercommunal
 - la région intervient pour le maillage en transport non urbain et assure le transport scolaire
- **La LOM** encourage les Communautés de communes à prendre la compétence d'AOM, seules ou en groupement (via un SM, PETR)



100% du territoire
couvert par une
AOM



- Si le niveau intercommunal ne prend pas la compétence (pas en capacité d'exercer la compétence), **la Région devient AOM par substitution**
- Les communes qui organisaient déjà des services sur leur territoire peuvent alors continuer à les organiser et à lever du VM, sans être AOM
- Le niveau intercommunal peut reprendre la compétence d'AOM dès lors qu'il s'est restructuré pour assurer cette compétence
 - 2 cas : fusion d'EPCI, création ou adhésion à un syndicat mixte AOM



Calendrier de la
prise de
compétence d'AOM



- Pour les **communautés de communes**, le conseil communautaire a jusqu'au 31 décembre 2020 pour décider de transférer la compétence d'AOM (droit commun du transfert)
 - **Échéance repoussée au 31 mars 2021** par le III de l'article 9 de l'[ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020](#)
- Les communes ont ensuite 3 mois pour délibérer
- À défaut, au 1^{er} juillet 2021, la Région devient AOM sur le périmètre de la communauté de communes



Souplesse
d'organisation au
niveau local

(1/2)



- L'EPCI peut laisser la Région continuer à organiser les services « lourds » (transport régulier, scolaire, à la demande, etc.), que celle-ci organise aujourd'hui au sein de son territoire
 - Si l'EPCI choisit de les reprendre, le transfert des services se fait pour tous les services et dans un délai convenu avec la Région
 - Les lignes régionales qui desservent le territoire de la communauté de communes (pas intégralement dans son ressort) restent dans tous les cas à la Région
- Pour les communes qui organisent aujourd'hui des services :
 - Les services sont transférés à l'EPCI qui devient AOM
 - Si c'est la Région qui devient AOM, la commune peut choisir de continuer à organiser son service (et seulement celui-là) et le cas échéant prélever le VM. Elle n'est pas AOM



Souplesse
d'organisation au
niveau local
(2/2)



- Le taux du versement mobilité peut être modulé par EPCI au sein d'un syndicat mixte AOM
 - Selon des critères de densité de population et de potentiel fiscal
 - Permet de lever le frein à des rapprochements avec les syndicats mixtes déjà existants
- Les EPCI éligibles à l'assistance technique des départements (Art. R. 3232-1 du CGCT) pourront en bénéficier pour la mobilité



Comité des partenaires



- L'AOM met en place un **comité des partenaires** réunissant a minima représentants des usagers/habitants et des employeurs
 - Les modalités de représentation et de fonctionnement sont laissées au choix de l'AOM
 - L'AOM peut y associer d'autres partenaires si elle le souhaite
- Rôle du comité des partenaires :
 - Dialogue sur l'offre, la tarification, l'information, la qualité de service, a minima 1 fois/an
 - Y sont présentés le plan de mobilité, les évolutions en matière de versement mobilité
 - Suivi de la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité
- La Région :
 - le met également en place au niveau régional
 - lorsqu'elle est AOM locale en substitution, le met aussi en place au niveau intercommunal. Elle y associe dans ce cas les communes ou groupements



Financement des
AOM



- L'AOM dispose d'une ressource fiscale dédiée, le **Versement Mobilité**
 - conditionné à la mise en place d'un service régulier (non scolaire)
 - Le VM finance l'ensemble des actions de l'AOM (services comme infrastructures)
 - Les taux plafonds restent inchangés / versement transport actuel
- Pour plus de transparence vis-à-vis des redevables, l'AOM :
 - Liste les services financés justifiant le taux de VM mis en place
 - Soumet toute évolution au comité des partenaires
- Aujourd'hui, versement transport : 8 Mds€, 40 % du financement des services, la moitié perçue en Île-de-France



Financement des
AOM



- Le versement mobilité est conditionné à la mise en place d'un service régulier (non scolaire)
- En effet :
 - Si pas de service régulier, les services mis en place sont moins coûteux
 - La réforme de la fiscalité locale affecte désormais une fraction de TVA (en compensation de la suppression de la taxe d'habitation) qui est plus dynamique $\Rightarrow$ marges de manœuvre financière (40 M€/an pour les CC)
 - C'est une incitation à se regrouper en syndicat mixte à l'échelle duquel un transport régulier sera sans doute plus pertinent



Renforcer les
moyens
d'intervention des
Régions et leur rôle
de chef de filât



- Organisation des mobilités autour du couple Région (maillage) / EPCI (local)
- **La Région est chef de file des mobilités**, au-delà de l'intermodalité
 - Elle définit en lien avec l'ensemble des collectivités concernées (AOM, SMT SRU, dpt, EPCI) la cartographie de bassins de mobilité
 - Elle pilote les modalités de l'action commune avec les AOM qui doit se construire au niveau des bassins de mobilité
- La Région :
 - est AOM Régionale (intérêt régional) : élargissement aux mobilités partagées, actives, solidaires, création d'un comité des partenaires
 - peut déléguer de manière plus souple (pas compétence d'AOM dans sa globalité mais des services/attributions) à des départements, EPCI, SM AOM, SMT SRU, GECT
 - peut être AOM par « substitution »



Faire se coordonner
les Autorités
organisatrices au
service des
habitants



■ Contrat opérationnel de mobilité :

- Signé sous l'impulsion de la Région, entre l'AOMR, les AOM et le Département, les gestionnaires de gares et pôles d'échanges (et gestionnaires d'infrastructures et de voiries pertinents)
- Sur chaque bassin de mobilité

■ Contenu du contrat opérationnel de mobilité :

- Action sur les différents modes (horaires, billettique, information, répartition territoriale des points de vente physique, etc.)
- Système de rabattement et Pôles d'échanges multimodaux et aires de mobilité notamment en milieu rural
- Continuité en situation dégradée (grèves, intempéries, etc.)
- Recensement et partage des bonnes pratiques
- Soutien aux projets des AOM pour créer des infrastructures ou services

■ Évaluation à mi-parcours + chaque AOM rend compte 1 fois/an à son comité des partenaires



Mettre en œuvre
des solutions pour
les publics
vulnérables



- La LOM donne aux AOM une nouvelle compétence en matière de **mobilité solidaire**
 - services de conseil à la mobilité, subventionner des structures privées d'aide à la mobilité, aides financières aux particuliers pour l'achat ou la location d'un véhicule ou d'un 2 roues, garages solidaires...
- **Plan d'action pour la mobilité solidaire** commun entre la Région et le Département
 - Sur chaque bassin de mobilité
 - Visant à coordonner les interventions pour la mobilité des plus fragiles
 - En association avec Pôle Emploi
 - Chaque demandeur d'emploi ou personne éloignée du marché du travail doit pouvoir bénéficier d'un conseil individualisé pour l'accès et le retour à l'emploi et à la formation professionnelle
- La LOM facilite l'accès à l'information
 - les aides financières à la mobilité pour les particuliers doivent être présentées dans les systèmes d'information multimodale des AOM



Mesures pour les
personnes en
situation de
handicap

- Titre 2 (mobilités pour tous et partout) :
 - Plan d'action pour la mobilité solidaire
 - Obligation de mesures tarifaires pour personnes en situation de handicap + accompagnant
 - Souplesse apportée sur les services de substitution et les arrêts en impossibilité technique avérée (ITA)
 - Simplification sur l'accès aux services adaptés
 - Accès aux bornes de recharge des véhicules électriques
 - Adaptation de la réglementation VTC
 - Publication du rapport sur les schémas d'accessibilité des AOM
- et Titre 3 (nouvelles mobilités) :
 - Collecte des données d'accessibilité tant des réseaux de transport que de voirie, 200 m autour des points d'accès prioritaires
 - N° unique de réservation des prestations d'assistance en gare

Une ambition : améliorer concrètement la mobilité au quotidien



TITRE 1

Investir davantage dans les infrastructures
qui améliorent les mobilités du quotidien



TITRE 2

Apporter à tous et partout des solutions alternatives
à l'usage individuel de la voiture



TITRE 3

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité
au service de tous



TITRE 4

Réduire l'empreinte environnementale des transports



TITRE 5

Adapter la régulation du transport
(sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)





préparer l'arrivée du véhicule autonome à la fois pour l'expérimentation et la circulation



Faciliter la mise en place de services de mobilité innovants, tels que les services numériques Mobility as a Service (MaaS), qui combinent l'information et la vente de titres de transport



créer un environnement favorable aux nouvelles innovations et à la compétitivité du secteur français de la mobilité



Accélérer la
croissance
des nouvelles
solutions
de mobilité



- Assurer la circulation des véhicules autonomes d'ici 2022
 - Priorité pour les navettes autonomes
- Faciliter la mise en place des MaaS (« Mobility as a Service ») :
 - Ouverture des données de l'offre de mobilité
 - Ouverture de la billettique
- Appel à expérimentations pour développer les solutions innovantes de mobilité dans les territoires ruraux
 - Lancé le 21 fév 2020 suite au Comité interministériel aux Ruralités
- Covoiturage
 - Permettre aux autorités organisatrices de subventionner le covoiturage
 - Développer des voies réservées au covoiturage
- Encadrer le développement des services de mobilité en « free floating »
- plateformes VTC et livraison à domicile : créer les conditions de relations sociales équilibrées



LOI MOBILITÉS



Appliquer le
règlement européen
sur l'ouverture des
données

- Règlement européen adopté en mai 2017 par la Commission européenne en application de la directive ITS (système de transport intelligent)
 - compléments apportés par la loi
- Données ouvertes
 - Tous les modes de transport : services réguliers, vélo en libre-service...
 - Données statiques (horaires) et dynamiques (horaires en temps réel...)
- Conditions de réutilisation
 - obligation de neutralité et de transparence pour les réutilisateurs
 - possibilité de contribution financière au-delà de seuils fixés par décret
- Rôles
 - Régions et métropoles en charge de l'animation de l'ouverture des données
 - Autorité de Régulation des Transports en charge d'une mission de contrôle et de règlement des différends
 - Données accessibles par un point d'accès national
- Calendrier en 3 étapes : décembre 2019, décembre 2020, décembre 2021



Appliquer le
règlement européen
sur l'ouverture des
données



État d'avancement de l'ouverture des données (avr. 2020)

Réseaux urbains et régionaux - Horaires théoriques

AOM locales :

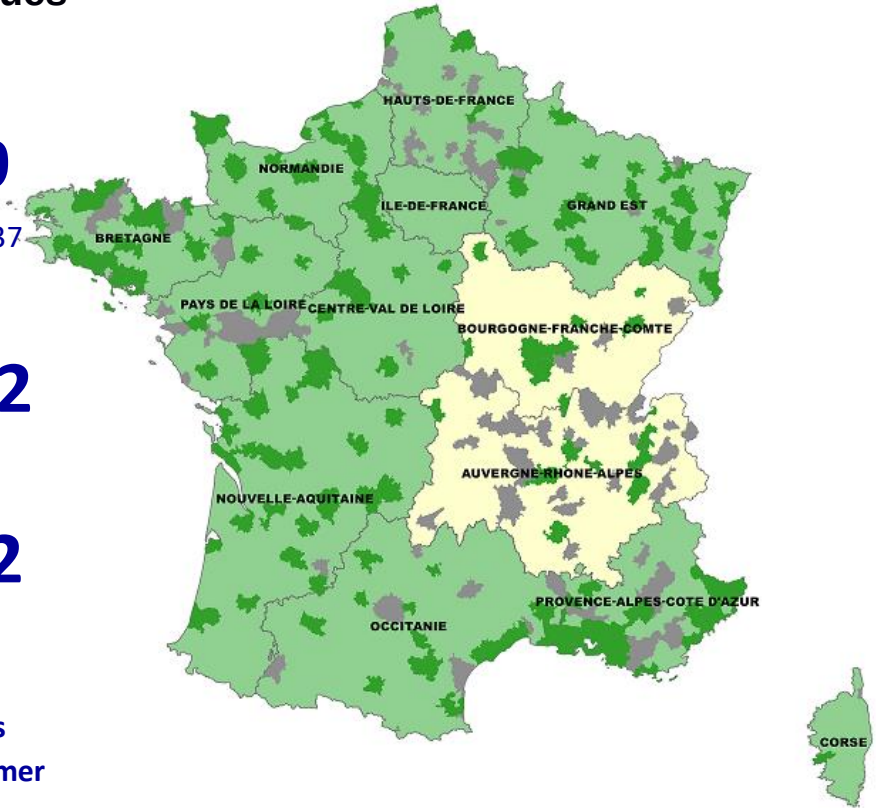
 Données locales ouvertes et référencées : **199**
sur 337

AOM régionales :

 Données régionales ouvertes et référencées : **12**
dont La Réunion

 Données régionales partiellement ouvertes : **2**
ou en cours d'ouverture

sur 13 régions métropolitaines
5 départements-régions d'outre-mer





LOI MOBILITÉS



Appliquer le
règlement européen
sur l'ouverture des
données

Autres données théoriques et données dynamiques disponibles 17/04/20

Données statiques						
	Adresses	Réseaux routiers	Aires de covoiturage	Bornes de recharge véhicules électriques	Fer longue distance	Bus longue distance
		<u>Géométrie</u>	<u>Adresses</u>	<u>Adresses</u>	<u>Horaires</u> TGV, Intercités	<u>Horaires</u> 7 compagnies
Données dynamiques						
	Transport public urbain			vélos en libre-service		
	<u>Horaires</u> 24 compagnies			- <u>Stations</u> (géolocalisation, ...) - <u>État des stations</u> (vélos disponibles, emplacements libres) 17 compagnies		



LOI MOBILITÉS



Favoriser
l'apparition de
système de MAAS
(billettique
multimodale)



- Définition de deux modèles
 1. Les plateformes de « mise en relation » : vendent les produits des opérateurs de transport sans modification
 2. Les plateformes de « distribution » : vendent des produits combinés ou les produits des opérateurs à des prix qu'elles fixent
- Obligations pour l'ensemble des MaaS
 - Complétude de l'offre publique
 - Sélection non discriminatoire de l'offre privée
 - Plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires
- Obligations pour l'ensemble des services de mobilité
 - Ouvrir l'accès à leurs services numériques de vente aux MaaS de modèle 1
 - services concernés :
 - services organisés par une autorité publique, services privés régionaux
 - services de partages de véhicules, plateformes de VTC et de taxi
 - les services de covoiturage, lorsque les MaaS les subventionnent
- Date d'application : 1er juillet 2021



Accélérer la
croissance
des nouvelles
solutions
de mobilité



■ Encourager la pratique du **covoiturage**

- Permettre aux autorités organisatrices de subventionner le covoiturage
 - y compris pour les « trajets à vide » (limite de quelques trajets par semaine, modalités à définir par décret)
 - et au-delà du partage de frais dans certains cas (maximum 2 trajets par jour, seuil limite à définir par décret)
- Développer des voies réservées au covoiturage
 - les possibilités offertes au maire ou au préfet sont explicitées
- Permettre la mise en œuvre de contrôles automatisés



Accélérer la
croissance
des nouvelles
solutions
de mobilité



- Encadrer les services de mobilité en « **free floating** »
 - Acter le fait que ces services constituent une occupation du domaine public
 - Encadrer les dispositions susceptibles de figurer dans l'autorisation d'occupation du domaine public
- En **coordination avec l'AOM**
 - Avis simple de l'AOM sur le titre d'occupation
 - Possibilité pour l'autorité en charge de délivrer le titre d'occupation de déléguer la compétence à l'AOM



Encadrer l'activité
des plateformes de
mobilité



- Socle d'obligations pour les **plateformes de mobilité**
 - Communication aux travailleurs indépendants avant chaque prestation de la distance couverte et du prix minimum garanti
 - Les travailleurs peuvent refuser la course sans s'exposer à des pénalités
 - notamment pas de possibilité de rupture de relation contractuelle
 - Publication par la plateforme d'indicateurs relatifs à la durée d'activité et au revenu d'activité
 - Liberté pour les travailleurs indépendants du choix de leur plage d'activité et d'inactivité



Encadrer l'activité
des plateformes de
mobilité



- Les plateformes de mobilité sont encouragées à établir des **chartes de responsabilité sociale** comprenant :
 - les conditions d'exercice de l'activité professionnelle des travailleurs
 - les modalités permettant aux travailleurs d'obtenir un prix décent pour leur prestation
 - les modalités de sécurisation du parcours professionnel
 - les modalités de contrôle par la plateforme de l'activité des conducteurs
- Possibilité d'**homologation** de cette charte par l'administration
- Renforcement du droit à la **formation professionnelle** des travailleurs
 - mécanisme d'abondement du compte personnel de formation

Une ambition : améliorer concrètement la mobilité au quotidien



TITRE 1 Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les mobilités du quotidien



TITRE 2 Apporter à tous et partout des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture



TITRE 3 Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité au service de tous



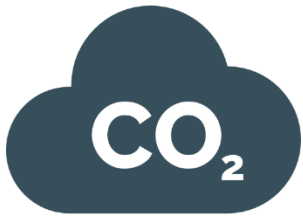
TITRE 4 Réduire l'empreinte environnementale des transports



TITRE 5 Adapter la régulation du transport (sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)



Un constat qui impose un changement rapide et concret des mobilités en France



Les concentrations de gaz à effet de serre sont en constante augmentation, 30% des gaz à effet de serre sont émis par les transports = 1^{er} secteur émetteur. Pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, les transports doivent réduire leurs émissions de 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990.



La pollution atmosphérique tue chaque année 48 000 personnes prématurément en France.

59% des oxydes d'azote sont émis par les transports. En Île-de-France, 35% des particules fines sont émises par les transports.



Le transport routier représente la grande majorité des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du secteur des transports.



Réussir la transition
écologique des
mobilités



- Verdir les flottes publiques et privées
- Déployer des « zones à faibles émissions »
- Accompagner la mise en place des infrastructures de recharge pour les carburants alternatifs (bornes de recharge électrique, biogaz)
- Faire des mobilités actives un mode de transport à part entière et tripler les déplacements à vélo d'ici 2024
- Création d'un « forfait mobilités durables » pour favoriser les déplacements domicile-travail en vélo ou en covoiturage, cumulable avec le remboursement des abonnements transports en commun



Réduire les
émissions des
véhicules



- Objectif de **fin de vente des véhicules utilisant des énergies fossiles** en 2040 inscrit dans la loi
- Imposer des objectifs de **verdissement des flottes** aux entreprises et collectivités publiques (% de réalisation rendu public par l'État)
- Mettre en œuvre des **zones à faibles émissions** dans les territoires concernés par des problèmes récurrents de pollution de l'air
 - Obligatoire dès 2021 dans les territoires les plus pollués
 - Possibilité de mettre en œuvre des contrôles automatiques
- Intégrer un message sur les mobilités actives, partagées ou transport en commun dans les **publicités des voitures thermiques**



Booster l'installation
de bornes de
recharge électrique

- Des **obligations d'équipements ou pré-équipement en infrastructures de recharge** pour véhicules électriques ou hybrides
 - Pour les parkings neufs ou rénovés (>10 places) (à compter de mars 2021)
 - Dans les bâtiments résidentiels : 100% des places pré-équipées
 - Dans les bâtiments non résidentiels : 20% des places pré-équipées (2% accessibles PMR) et au moins 1 place équipée pour PMR
 - Pour les parkings existants :
 - Non résidentiel : 1 point de recharge par tranche de 20 places de stationnement d'ici 2025 (exceptions possibles selon le coût). Minimum 1 point accessible PMR
 - Résidentiel : un droit à la prise encouragé
- Des **aides pour le déploiement de bornes** par les collectivités
 - Prise en charge possible par le tarif d'utilisation des réseaux à hauteur de 75%
- Lever des blocages
 - Rendre possible le raccordement indirect des infrastructures de recharge (sans passer par Enedis)



Développer le
biogaz carburant



- Création d'un mécanisme de **complément de rémunération** pour encourager la production de biométhane majoritairement utilisé comme carburant sans passer par le réseau de gaz
- Le complément de rémunération :
 - est accordé aux producteurs de biométhane non injecté après une procédure d'appel à projets permettant de sélectionner les projets les plus vertueux et performants
 - est fixé au cas par cas par la Commission de Régulation de l'Énergie
- Ce mécanisme permet :
 - de développer le potentiel de méthanisation des régions agricoles éloignées du réseau de gaz, favorisant ainsi les circuits courts et l'ancrage local des installations
 - de contribuer à la décarbonation du secteur des transports



Développer
massivement
l'usage du vélo



- Enseignement du **Savoir Rouler à Vélo** pour toute une classe d'âge
- Volet marche et vélo obligatoire dans les plans de mobilité
- Imposer l'**emport de vélos** dans les trains / les cars neufs
- Financer des **infrastructures cyclables** : 50 M€/an
 - Rendre obligatoire l'aménagement :
 - de parkings sécurisés pour les vélos dans les principales gares (2024)
 - d'aménagements cyclables (en aggro et hors aggro) lors des rénovations de chaussée + continuités
- Permettre aux employeurs de financer les **frais de déplacement domicile-travail en vélo**
- **Lutte contre le vol** de vélos, grâce au marquage obligatoire des vélos vendus
- Mesures pour la **sécurité**
 - Signaler les angles morts sur les poids lourds
 - Suppression des places de stationnement en amont des passages piétons d'ici 2026



S'appuyer sur les entreprises



- Intégration de la **mobilité dans les négociations annuelles obligatoires** au sein des entreprises
 - si pas d'accord : mise en place obligatoire d'un plan de mobilité employeurs
- Création du **forfait mobilités durables**
 - Cumulable avec le remboursement transport en commun
 - Permet à l'employeur de prendre en charge les frais de déplacement domicile travail réalisés en vélo, covoiturage et autres mobilités partagées
- Imposer des proportions de **véhicules à faibles émissions dans le renouvellement des flottes** des entreprises
 - 10% à partir de 2022
 - 20% à partir de 2024
 - 35% à partir de 2027
 - 50% à partir de 2030

Une ambition : améliorer concrètement la mobilité au quotidien



TITRE 1 Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les mobilités du quotidien



TITRE 2 Apporter à tous et partout des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture



TITRE 3 Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité au service de tous



TITRE 4 Réduire l'empreinte environnementale des transports



TITRE 5 Adapter la réglementation du transport (sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)



LOI MOBILITÉS



Faciliter l'acquisition
du permis de
conduire et
améliorer la sécurité
routière

- Le **permis de conduire** est essentiel à l'insertion professionnelle mais très cher (≈1800 €) et les délais d'obtention sont longs
 - Objectif de réduire le coût (jusqu'à 30%) et le délai :
 - Utilisation accrue de simulateurs (suramortissement pour aider les auto-écoles)
 - Mise en place d'un contrat type
 - désintermédiation de la réservation des places pour l'examen
- Améliorer la **sécurité routière** (diverses mesures du CISR)
 - Interdiction du repos des salariés dans un VUL
 - Possibilité d'effacer le signalement des forces de l'ordre sur GPS
 - Rétention possible du permis ou confiscation du véhicule en cas de conduites sans permis ou à risque (alcool, stupéfiant, téléphone)
 - Vente d'éthylotests à proximité des boissons alcooliques
- Modalités de **dérogation à la limite de 80 km/h**
 - Après avis de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité



Mesures portuaires
et maritimes



- Soutenir la **compétitivité et sécurité des ports**
 - Intégration des trois ports de l'axe Seine en un seul établissement public
 - Sécuriser le régime juridique des conventions de terminal
 - inciter les opérateurs économiques à développer le trafic portuaire et à favoriser le report modal
 - conditions des biens de reprise en fin de contrat
 - extension des possibilités d'hypothèques
- Renforcer l'**attractivité du pavillon français**
 - Assouplissement des conditions de langue des capitaines
 - Élargissement des conditions de francisation
- Accroître l'**attractivité des métiers de navigants** et améliorer les conditions de travail
 - Conditions de travail des jeunes navigants (travail de nuit, durée maximale)
 - Heures de repos minimum dans le secteur de la pêche



Mesures portuaires
et maritimes



- Mesures environnementales
 - Sanctions en cas d'infractions aux normes de pollution
 - Objectif de propulsion neutre en carbone en 2050
 - Allocation dans les ports de plaisance d'ici 2022 d'une partie de leurs capacités de stationnement pour les navires électriques
 - Réglementation du transport de substances nocives
- Diverses mesures de simplifications
- Cadre pour le développement des navires autonomes



Mesures
concernant les
autoroutes



- Permettre le déploiement du **péage en flux libre**
 - Régime de sanction adapté pour faciliter la mise en œuvre
- Obligations pour les **nouvelles concessions autoroutières**
 - Mise en place de parkings pour le covoiturage
 - Tarification différenciée selon le niveau d'émissions
 - Stratégie sur les carburants alternatifs
- Clarification sur les adossements de portions de gabarit routier
- Reprise de la notion d'utilité pour les adossements



Petites lignes
ferroviaires



Schémas innovants pour la gestion des **petites lignes ferroviaires**

- Transferts possibles de gestion aux Régions de « petites lignes » du réseau ferré national, ouvertes ou non aux circulations
 - Les régions sont maîtres d'ouvrage et peuvent désigner le gestionnaire d'infrastructure qui sera en charge de l'entretien et l'exploitation
- Possibilité pour SNCF réseau de confier la régénération d'une ligne et/ou son entretien à un tiers
- Transfert de la maîtrise d'ouvrage de la régénération de lignes (sous fermeture de ligne) possible aux Régions lorsqu'elles financent majoritairement les travaux



Décision du Conseil Constitutionnel



Dispositions
censurées
(parfois partiellement)

- Art. 7 : rapport fiscalité aérienne
- Art. 33 : habilitation dérogation législative mobilité en zone rurale
- Art. 44 : portée des chartes des plateformes numériques
- Art. 49 : servitude de marchepied
- Art. 83 : habilitation forfait mobilité pour dérogations régionales
- Art. 98 : habilitation extension de l'inscription directe au permis de conduire
- Art. 104 : interdiction de paraître dans les transports publics
- Art. 109 : information voyageurs pour transport international (tabac, alcool, espèces protégées)
- Art. 110 : libéralisation des pièces détachées automobiles
- Art. 113 : habilitation pour la pérennisation de l'expérimentation des caméras individuelles aux agents de la SUGE et du GPSR



Pour disposer d'informations plus détaillées

Site internet de la loi : hébergé par le site France Mobilités

<https://www.francemobilites.fr/>

FAQ sur sujets techniques et particuliers notamment gouvernance

Présentation de la loi par public : collectivités, usagers, opérateurs de transports, etc.

Fiches à destination des collectivités :

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/fiches-outils>

Légifrance :

La loi :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000039666574&categorieLien=id>

Calendrier prévisionnel des textes d'application

(**!\ mise à jour en cours compte tenu de la crise sanitaire**) :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPubliee.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=echeancier&typeLoi=&legislature=>



Cette FAQ a été réalisée par les services de la direction générale des transports de l'infrastructure et de la mer, en association avec la direction générale des collectivités locales ainsi que les associations de collectivités (Régions de France, Association des communautés de France, Association des maires de France, le groupement des autorités responsables de transport.

Elle sera amenée à être régulièrement complétée.

Retrouvez les questions en fonction de la thématique qui vous intéresse



Pour en savoir plus

Document de l'ADCF et Transdev

L'Assemblée des Communautés de France (ADCF) vient de publier avec Transdev un premier document juridique et pratique sous forme de questions réponses afin d'éclairer le choix que devront opérer les communautés de communes concernant la prise de compétence d'AOM, une mobilisation pour le service après vote de la loi d'orientation des mobilités : **Transfert et modalités d'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité dans les communautés de communes**

[Télécharger le document >](#)

Document du GART